



商船三井の経営基盤

コーポレート・ガバナンスと企業の社会的責任

目次

- 56 取締役、監査役、執行役員
- 58 社外取締役メッセージ
- 60 コーポレート・ガバナンス
- 64 安全運航
- 67 リスク管理
- 69 企業の社会的責任(CSR)

取締役、監査役、執行役員

(2016年6月末現在)

取締役



代表取締役
武藤 光一 1953年生

1976年4月 当社入社
2002年6月 当社不定期船部長
2003年1月 当社経営企画部長
2004年6月 当社執行役員
経営企画部長 委嘱
2006年6月 当社常務執行役員
2007年6月 当社取締役 常務執行役員
2008年6月 当社取締役 専務執行役員
2010年6月 当社代表取締役社長執行役員
2015年6月 当社代表取締役
会長執行役員(現職)



代表取締役
池田 潤一郎 1956年生

1979年4月 当社入社
2004年6月 当社人事部長
2007年6月 当社定航部長
2008年6月 当社執行役員
2010年6月 当社常務執行役員
2013年6月 当社取締役専務執行役員
2015年6月 当社代表取締役
社長執行役員(現職)



代表取締役
永田 健一 1956年生

1979年4月 当社入社
2005年6月 当社鉄鋼原料船部長
2007年6月 当社執行役員
鉄鋼原料船部長委嘱
2009年6月 当社常務執行役員
2013年6月 当社専務執行役員
2015年6月 当社代表取締役
副社長執行役員(現職)



取締役
田邊 昌宏 1957年生

1979年4月 当社入社
2003年6月 当社ロジスティクス事業部長
2008年6月 当社執行役員
MOL(EUROPE)B.V.
Managing Director
2011年6月 当社常務執行役員
2013年6月 当社取締役常務執行役員
2015年6月 当社取締役
専務執行役員(現職)



取締役
高橋 静夫 1959年生

1981年4月 当社入社
2006年6月 当社経営企画部長
2008年6月 当社執行役員
経営企画部長委嘱
2010年6月 当社執行役員
2011年6月 当社常務執行役員
2014年6月 当社取締役常務執行役員
2015年6月 当社取締役
専務執行役員(現職)



取締役
橋本 剛 1957年生

1982年4月 当社入社
2008年6月 当社LNG 船部長
2009年6月 当社執行役員
LNG 船部長委嘱
2011年6月 当社執行役員
2012年6月 当社常務執行役員
2015年6月 当社取締役常務執行役員
2016年4月 当社専務執行役員
2016年6月 当社取締役専務執行役員(現職)

独立役員



社外取締役
松島 正之

2011年 6月 当社取締役(現職)
2011年 6月 三井不動産株式会社社外取締役(現職)
2012年11月 株式会社エヌウィック取締役会長(現職)
2014年 9月 インテグラル株式会社
常勤顧問(現職)
2016年 6月 日揮株式会社 社外取締役(現職)



社外取締役
藤井 秀人

2015年6月 住友商事株式会社 顧問(現職)
2016年6月 当社取締役(現職)



社外取締役
勝 悦子

2003年4月 明治大学政治経済学部教授(現職)
2013年1月 日米教育委員会委員(現職)
2015年3月 一般財団法人進学基準研究機構
理事(現職)
2016年6月 当社取締役(現職)

監査役



常勤監査役
中島 孝 1959年生

1982年4月 当社入社
2009年6月 当社営業調査室長
2011年6月 当社総務部長
2015年6月 当社常勤監査役(現職)

常勤監査役
太田 威彦 1960年生

1984年4月 当社入社
2008年6月 当社IR室長
2013年6月 当社常勤監査役(現職)

独立役員

社外監査役
伊丹 敬之

2008年4月 東京理科大学総合科
学技術経営研究科
(現イノベーション
研究科)教授(現職)
2010年6月 ジェイ エフ イー
ホールディングス
株式会社
社外監査役(現職)
2011年6月 当社監査役(現職)

社外監査役
山下 英樹

1982年4月 弁護士(現職)
1985年4月 山下英樹法律事務所
(現山下・遠山法律
特許事務所)開設
1993年3月 弁理士(現職)
2012年3月 株式会社 アイセル
ネットワークス
社外監査役(現職)
2014年6月 当社監査役(現職)

執行役員

会長
武藤 光一

社長
池田 潤一郎

副社長執行役員
永田 健一

全般社長補佐、
ドライバルク営業本部長、
ドライバルク営業統括室、
ドライバルク船二部

専務執行役員
根本 正昭

安全運航本部長、
人事部管掌、
海上安全部管掌、
ドライバルク船スーパー
バイジング室管掌、
タンカー安全管理室管掌、
LNG 船安全統括室管掌

専務執行役員
田邊 昌宏

財務部管掌、経理部管掌、IR室管掌、
定航部管掌、港湾・ロジスティクス
事業部管掌、
グループ事業部管掌、
営業調査室

専務執行役員
高橋 静夫

チーフコンプライアンスオフィサー、
チーフインフォメーション
オフィサー、
安全運航本部 副本部長、内部監査室、
秘書室、経営企画部、広報室、
商船三井システムズ株式会社

専務執行役員
橋本 剛

エネルギー輸送営業本部長、
エネルギー営業戦略室、
石炭船部、LNG 船部、
海洋・LNGプロジェクト部、
LNG 船安全統括室

常務執行役員
小西 俊哉

港湾・ロジスティクス事業部、
米州総代表委嘱

常務執行役員
丸山 卓

財務部、IR室

常務執行役員
小野 晃彦

定航部

常務執行役員
光田 明生

エネルギー輸送営業本部 副本部長、
油送船部、
タンカー安全管理室

常務執行役員
尾本 直俊

自動車船部

常務執行役員
園部 俊行

グループ事業部、
関西地区担当、
国内物流事業推進担当

常務執行役員
川越 美一

技術部

常務執行役員
八嶋 浩一

人事部、総務部

執行役員
堀口 英夫

経理部

執行役員
赤坂 光次郎

アジア・中東・大洋州総代表委嘱、
Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Asia
Oceania) Pte. Ltd. Managing
Director 委嘱

執行役員
田中 利明

ドライバルク営業本部 副本部長
ドライバルク船一部、
ドライバルク船スーパーバイジング室

執行役員
石原 伸男

欧州・アフリカ総代表委嘱、
Mitsui O.S.K. Bulk Shipping
(Europe) Ltd.
Managing Director 委嘱

執行役員
松坂 顕太

海洋・LNGプロジェクト部担当補佐、
LNG 船部長委嘱

執行役員
小林 正則

安全運航本部 副本部長、
タンカー安全管理室、
LNG 船安全統括室、
海上安全部担当補佐

執行役員
日野岳 穰

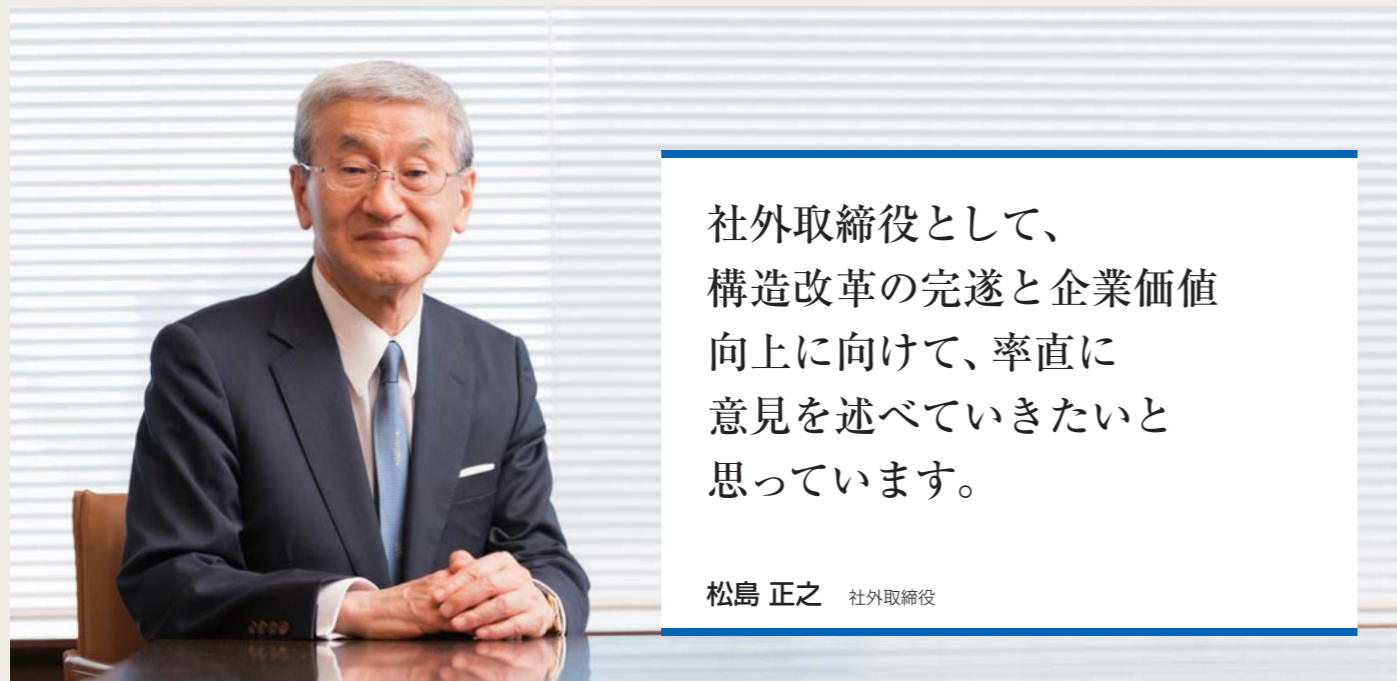
定航部長委嘱

執行役員
小池 正人

油送船部長委嘱

執行役員
加藤 雅徳

安全運航本部 副本部長、
人事部、海上安全部、
ドライバルク船スーパーバイジング室



社外取締役として、
構造改革の完遂と企業価値
向上に向けて、率直に
意見を述べていきたいと
思っています。

松島 正之 社外取締役

2015年度「構造改革」について

私が商船三井の社外取締役に就任して2年目の2012年度に「事業改革」を実施し、ドライバルク船のスポットビジネスをシンガポールに移転するとともに約1,000億円の事業改革費用を計上しました。当時はこれだけの損失を出せば、会社の体質は改善され、その後はV字回復が実現できると考えていました。しかし、その後の市況悪化は予想以上に厳しく、結果として再度、約1,800億円の損失を伴う「構造改革」に取り組まざるを得なかったことに関しては、役員の一員として慙愧の念に堪えません。

ここに至っては、2015年度の「構造改革」を最後の改革として成功させなければならないと考えています。実行には痛みも伴いますが、役職員全員が危機意識を共有して一丸となり、不転換の決意とともに全力で臨むしかありません。「企業は人なり」と言いますが、当社には優秀な人材が揃っています。全員の力が1つの方向に向かって結集されていけば、必ず結果はついてくると確信しています。

「戦略・ビジョン討議」で議論したこと

「戦略・ビジョン討議」では様々なテーマで議論を行いました。コンテナ船事業についても議論を重ね、今回の構造改革につながっています。ここ10年間を通算しても赤字となっているコンテナ船事業に関しては、従来の損益改善策の単なる延長ではなく、損益構造を抜本的に強化する施策について何度も議論してきました。回を追うごとに、客観的な事象の分析から具体的な戦略立案へと、内容はかなり切り込んだものになっていきました。「コンテナ船事業にはどれだけの船隊規模があればいいのか」また、「航路のポートフォリオはこれで良いのか」という私の発言も、時間はかかりましたが、「戦略・ビジョン討議」の中で揉まれ、構造改革の中に組み込まれていきました。今はその成果に期待しているところです。

商船三井に期待する「顧客の視点」と「グローバルな視点」

以前から私は「顧客の視点」と「グローバルな視点」に立った営業活動をしてほしいと話してきました。最近では、当社が海運市況の高騰に依拠する過去の成功体験と決別し、「顧客の視点」を重視する姿勢へ転換したと実感しています。例えば、電力会社が顧客であれば、石炭を輸入するケースもあれば、LNGを輸入するケースもあります。2016年4月に、油送船・LNG船・石炭船などに横串を刺した「エネルギー輸送営業本部」が設置されましたが、それはこうした議論の成果であると思います。これからさらに、近年人工知能などの革新が著しいICT(情報技術)なども活かしていくことで、よりきめ細かなソリューションを提供し、真の意味で顧客満足度の高い会社になってほしいと思います。

「グローバルな視点」とは、当社が世界中に張り巡らしたネットワークを活用し、地域間或いは各国内での連携をより充実させることによって、効果的に様々な貨物需要を取り込むことができるのではないかと、また、その点に当社の「総合力」を活かす道があるのではないかと考えています。これも議論を反映し、2015年6月に米州、欧州・アフリカ、アジア・中東・大洋州の3大地域の責任者として「総代表」、2016年4月にはさらにその下に各国の責任者として「国代表」が設置されました。各代表は事業の垣根を越え、広くその地域・国での営業活動を行うことができます。また、代表間での連携によりグローバルな顧客のニーズを取り込むチャンスも広がります。必要な体制はできましたので、今後はそこに魂を入れ、実際に成果を上げていってほしいと思っています。

社外取締役の役割、指名諮問委員会・報酬諮問委員会の設置について

社外取締役も万能ではありません。社外取締役がいる方がよいと思いますし、透明性も高まると思いますが、いけば全て上手くいくという「魔法の杖」のような役割を期待するのは幻想だと思います。

社外取締役が何人いるかといった形式ではなく、社外取締役を含む取締役会がどのように機能しているか、が問題です。社内の役員にはできないこと、つまり外からの視点を活かして、客観的に、率直に発言することが社外取締役の務めであると私は考えています。

一方、当社を見た場合、取締役会の運営は私の期待以上であると評価しています。必要な資料が事前に提供され、社内・社外問わず取締役が共通の情報を基に議論を重ねていくことで、経営の透明性が高くなり、チェック機能も働きます。また、2015年9月に当社は指名諮問委員会と報酬諮問委員会を設置し、一層充実したコミュニケーションが可能となりました。この2つの委員会は当社にとって非常に大きな財産になると思っています。今後も構造改革の完遂と企業価値向上に向けて、率直に意見を述べていきたいと思っています。

「戦略・ビジョン討議」とは

商船三井の「戦略・ビジョン討議」

当社では、各回3時間の取締役会のうち1時間を「戦略・ビジョン討議」に充てています。「戦略・ビジョン討議」では、経営戦略や長期ビジョン、或いは経営全般に関わるテーマを毎回1つ取り上げ、社外取締役・社外監査役を交えて自由な意見交換を行っています。

2015年度「戦略・ビジョン討議」議題一覧

議題	議題
4月、5月、7月	当社のコーポレートガバナンスについて
9月、10月	グローバル人事の推進
12月	油送船事業の特性と今後の事業方針
1月、2月	コンテナ船事業の今後について
3月	LNG船・海洋事業の事業戦略

コーポレート・ガバナンス

ガバナンス早見表

機関設計	監査役会設置会社
取締役人数	9人
うち社外取締役(割合)	3人(1/3)
監査役数	4人
うち社外監査役(割合)	2人(1/2)
独立役員数(監査役含む)	5人
2015年度取締役会開催	10回
取締役任期	1年
ストックオプション制度	有り
退職慰労金制度	無し
買収防衛策	無し
コンプライアンス規定	有り
社外相談窓口	有り

History

2000

経営組織の改革：
 1. 執行役員制度導入
 2. 経営会議新設
 3. 取締役会改革(最高意思決定機関・業務執行の監督機関としての位置付け)と取締役の削減(28名→12名)
 4. 社外取締役2名を招聘
 5. 経営ビジョン会議を設立
 IR室設立
 集中日を避けた株主総会開催の開始

2001

コンプライアンス規程を制定、コンプライアンス委員会を設置

2011

コンプライアンス規程・行動基準を改訂

2014

コンプライアンス規程を改訂(CCO*の設置)

2015

指名諮問委員会、報酬諮問委員会を設置
 *Chief Compliance Officer

持続的な成長と企業価値を高めるコーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンスには、社会規範や企業倫理に則した経営を行い、リスクを排除するという「守り」の側面と、収益機会を追求する過程で正しく潜在リスクを評価し、取るべき合理的なリスクについては積極的に取り企業価値を最大化していくという「攻め」の2つの側面があると当社は考えます。分かりやすく言えば、規律をもたらすガバナンスと成長のダイナミズムをもたらすガバナンスの両輪があって初めて、企業は顧客、株主、取引先、従業員、地域社会といった多岐に渡るステークホルダーの信頼を得て、事業活動をサステナブルに行うことができるのです。

当社は2000年前後から社外取締役の招聘、執行役員制度の導入など、当時の日本企業としては先進的かつ透明性の高い

コーポレート・ガバナンス体制を整えました。今はその収穫期にあると言えますが、現在に至るまで改善と進化を続け、企業価値の向上に努めています。

海運の事業環境やリスクの態様は目まぐるしく変化するため、経営にあたっては事業環境を正しく把握し、常にリスクに向き合い、攻守のバランスを取りながら経営資源を有効に活用するという高度な舵取りが求められます。多様なステークホルダーの意見も参考にしながら、経営の透明性・公正性を確保しつつ、適切なリスク管理のもと、迅速・果断に意思決定を行うことにより、持続的な成長と企業価値を高めていくことがコーポレート・ガバナンスの要諦と考えています。この考えに基づき、当社はコーポレート・ガバナンスの充実に継続的に取り組んでいきます。

コーポレート・ガバナンス体制

当社は、株主の視点に立って企業経営の透明性を高め、経営資源の最適配分を通じてステークホルダーの利益を極大化するために、右ページの図に示した体制を整備しています。独立役員である社外取締役の参画を得た取締役会が、経営の最高責任者として社長が行う業務執行を監督及び督励すると共に、監査役会設置会社として、2名の社外監査役を含む4名の監査役が業務監査および会計監査を行っています。

2015年に指名諮問委員会と報酬諮問委員会を新たに設置し、コーポレート・ガバナンスのさらなる強化を行うことと致しました。取締役会傘下の委員会としての両委員会は、いずれも社外取締役を委員長として、取締役・執行役員を選任や長期的な企業価値の向上に対するインセンティブを含む役員報酬の在り方について「ステークホルダーの視点」を重視した客観的な立場から検討を行います。

また、取締役会をさらに活性化させるため、付議する事項の絞り込みと見直しを行い、より多くの審議時間を、長期ビジョンや戦略の方向性付け、経営の監督に充てています。これにより経営会議に権限委譲する範囲を拡大し、業務執行に関する意思決定をより迅速化致します。

コーポレート・ガバナンスの真価は、その枠組み・組織そのものによってではなく、それが実際に機能しているかによって問われると当社は考えます。上記のように構築された枠組みが、当社においては以下のような形で運営され、機能しています。

取締役会

取締役会は、当社の最高意思決定機関として、当社グループの経営に関わる基本方針と最重要案件の審議・決裁を行っています。

取締役9名(うち、社外取締役3名)によって構成され、原則として年間10回程度開催し、必要ある場合は随時開催しています。

一定額を超える船舶建造計画などの大型投資案件は、初期の基本方針策定の段階から取締役会に諮り、広く大きな視野で

様々な角度からの徹底した検討・議論を経て、その是非が決議されます。こうして承認された「基本方針」の範囲内での業務執行を、社長以下の執行役員に権限委譲することによって、個々の案件については意思決定の迅速化がもたらされています。

また、経営戦略や長期ビジョン、あるいは経営全般に関わるテーマを毎回1つ取り上げ、社外取締役、社外監査役を交えて自由な意見交換を行う「戦略・ビジョン討議」を行っています。

経営会議と委員会

当社では、取締役会にて承認された「基本方針」の範囲内で業務執行の権限を大きく経営会議に委譲しております。これにより、社長以下の執行役員による個々の案件についての意思決定が迅速に行われています。

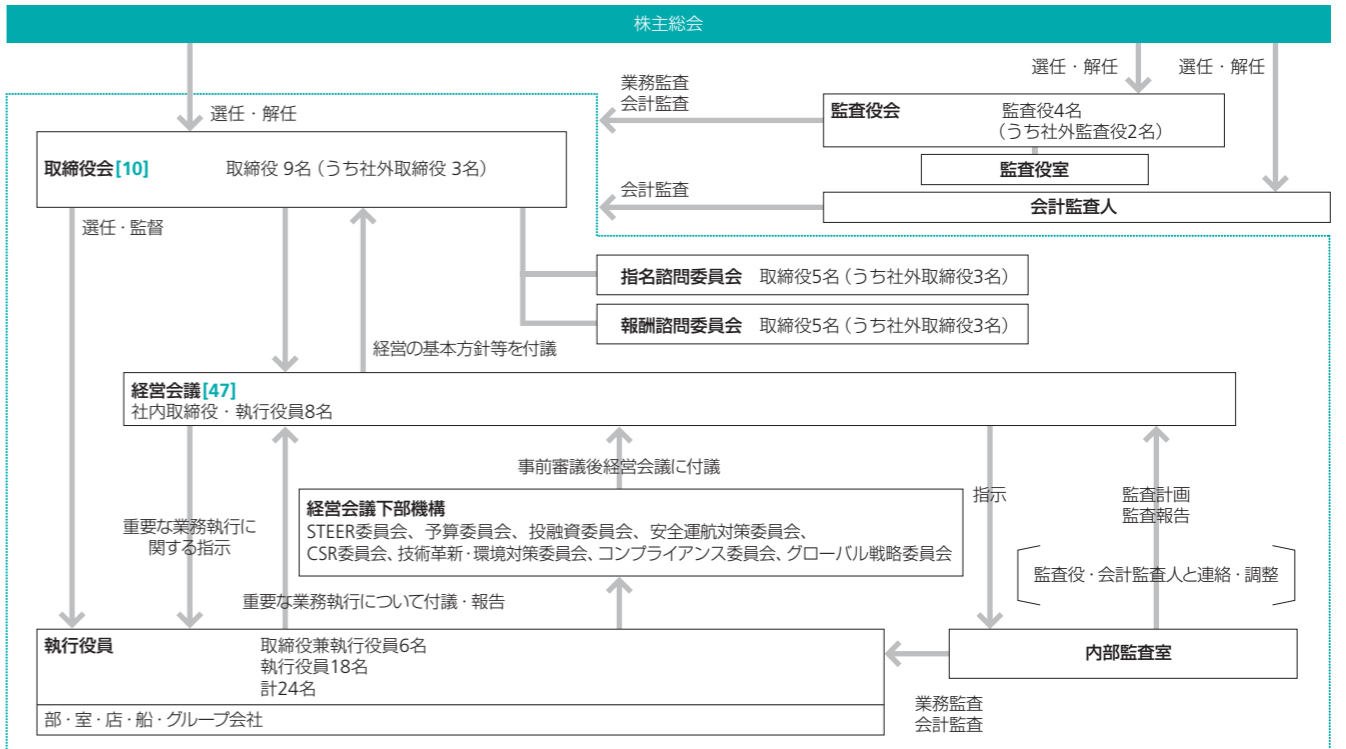
経営会議の下部機構として、経営会議に付議される重要案件や部門をまたがる案件などの検討・審議を行う各委員会を設置・運営しています。(下の図「当社のコーポレート・ガバナンス体制」参照)

社外取締役の機能と選任理由

当社では2000年より、コーポレート・ガバナンス強化の一環として、経営に外部視点を取り入れ、業務執行に対する監督機能の一層の強化を目的に、社外取締役を選任しています。

当社の社外取締役には、各々我が国の金融界、経済界、学界に携わってこられた3名を選任しています。3名は当社と利害関

当社のコーポレート・ガバナンス体制 (2016年6月21日現在)



取締役会・経営会議について、[]内に2015年度における開催回数実績を示しました。

係のない中立な立場にあり、独立性を堅持していると判断しています。社外取締役は、各々の経験と知見から経営判断の妥当性並びに業務執行の状況について株主の立場に立ったチェックを行うと同時に、経営全般にわたって有益な意見を表明することで、取締役会の活性化に大きな役割を果たしています。

社外取締役の選任理由

氏名	属性	選任理由
松島 正之	三井不動産株式会社社外取締役 株式会社エヌウィック取締役会長 インテグラル株式会社常勤顧問 日揮株式会社社外取締役	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、金融分野等における長年の経験と見識を基に、グローバルな視点を当社の経営に反映させると共に、当社の業務執行の監督等の役割を適切に果たす幅広い経験と知識を有していると判断したため。
藤井 秀人	住友商事株式会社顧問	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、我が国の経済運営と政策金融に長年関わってこられた経験と知見に基づき、独立、公正な立場からコーポレート・ガバナンスの維持・強化に貢献する幅広い経験と知識を有していると判断したため。
勝 悦子	明治大学政治経済学部教授 一般財団法人進学基準研究機構理事 日米教育委員会委員	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、国際金融論における専門家としての知識と見識、大学経営に参画された経験及びグローバル人材育成に対する取り組みの経験と知見から、当社の経営、業務執行に独立した視点から提言を行い、コーポレート・ガバナンスの維持・強化に適切に貢献すると判断したため。

(2016年6月末現在)

社外監査役の機能と選任理由

会社法上の監督機能を担う監査役も、4名中2名が当社と利害関係のない完全に独立した社外監査役となっています。企業内における監査システムの重要性がますます問われる中、監査役が経営・執行からの独立性を確保していることは言うまでもありません。

当社の監査役は、コーポレート・ガバナンスの実効を上げるために、内部監査室との協力や会計監査人との連携強化を図っています。また、広くグループ全体のガバナンスや、コンプライアンスの強化にも取り組んでいます。

社外監査役の選任理由

氏名	属性	選任理由
伊丹 敬之	東京理科大学 イノベーション研究科 教授 ジェイ エフイー ホール ディングス 株式会社 社外監査役	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、経営学の専門家としての企業経営に関する深い学識に基づき、経営判断の妥当性、業務執行の監督を株主の立場からチェックする幅広い経験と知識を有していると判断したため。
山下 英樹	山下・遠山 法律特許事務所 弁護士 弁理士 株式会社 アイセルネッ トワークス 社外監査役	当社と利害関係のない中立的な立場にあり、弁護士としての専門的見地に基づき、経営判断の妥当性、業務執行の監督を株主の立場からチェックする幅広い経験と知識を有していると判断したため。

(2016年6月末現在)

役員報酬・監査報酬

当社の役員報酬は、社外取締役を含む取締役会での検討と決議を経て決定されています。2015年度における当社の役員報酬は次の表の通りです。

当社は、株主の視点に立った企業経営を促進するため、全ての取締役・執行役員、部室店長などの幹部従業員、及び連結子会社社長に対し、ストックオプションを付与しています。

役員報酬の内容

	対象となる 役員の員数 (人)	報酬額の 総額 (百万円)	米ドル 換算 (千米ドル)
取締役	8	¥328	\$2,918
監査役	3	64	573
社外役員	5	45	402

2015年度における監査報酬は下表の通りです。

監査報酬の内容

	監査証明業務 に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に 基づく報酬 (百万円)	計 (百万円)	米ドル 換算 (千米ドル)
提出会社	¥108	¥4	¥113	\$1,006
連結子会社	103	2	106	990
計	¥212	¥7	¥219	\$1,947

独立役員の状況

当社では、上場証券取引所の独立役員に関する判断基準に照らして一般株主と利益相反の生じるおそれがないことから、社外取締役3名に加え、社外監査役2名の計5名を独立役員として指定しており、各々の経験と知見から経営判断の妥当性並びに業務執行の状況について株主の立場に立ったチェックを行うことにより、企業統治上大きな役割を果たしています。

内部統制システム

当社では、「内部統制システム構築の基本方針」を定め(2006年に取締役会で決議。2015年に一部見直し)、法律が求める範囲にとどまることなく、業務の適正性と財務報告の信頼性確保という、グループ経営全般の有効性、効率性、透明性のさらなる向上に向けた活動を推進しています。ここでは、①コンプライアンスと②監査役の役割を抜粋してご紹介します。

①コンプライアンス

当社ではコンプライアンス規程を定め、チーフ・コンプライアンス・オフィサーを委員長とした「コンプライアンス委員会」を設置しています。各部長は担当部室のコンプライアンス・オフィサーとして任命され、統括責任者としての徹底を図るとともに、違反行為があった場合には、コンプライアンス委員会に報告する任を負います。これら部室から独立した組織である「内部監査室」は、コンプライアンスに関する相談窓口の任に当たるとともに、違反行為について調査を実施し、結果をコンプライアンス委員会に報告します。また、社外弁護士を起用した社外相談窓口も設置し、匿名での相談を受け付けています。

②監査役の役割

当社では監査役への報告に関する規定を定めており、取締役、執行役員、従業員が当社の業務または業績に影響を与える重要な事項について監査役に報告する体制となっており、法令違反その他のコンプライアンス上の問題についても監査役への適

切な報告体制を確保しています。また、監査役による監査が実効的に行われるように、代表取締役は監査役と定期的に会合を持つように努めており、さらに内部監査室は監査役と連絡・調整を行い、監査役に協力する体制となっています。

「独占禁止法遵守の取り組み」

当社では公正取引委員会から独占禁止法第3条に違反する行為があったと認定されたこと(2014年)を重く受け止め、社長を委員長とするカルテル行為再発防止策検討委員会を設置し、コンプライアンス体制の見直しをはじめ、組織風土改革等様々なカルテル行為再発防止の具体策を検討、実施してきました。カルテル行為再発防止策検討委員会で決定した取り組みは、現在、コンプライアンス委員会が継承しています。

コンプライアンスの詳細はこちら
(安全・環境・社会報告書)



株主総会の状況

当社では、開かれた株主総会を目指しています。招集通知を株主総会日の約3週間前に発送するほか、開催日は集中日を避け、できるだけ多くの株主が参加できるように配慮しています。

議決権の行使については、株主総会に参加できない方々でも行使できるよう、従来の郵送による方法に加え、携帯電話及びインターネットによる議決権の行使方法を実施し、また、実質的な議決権行使者の方々から議決権を行使できるよう、「機関投資家向け議決権電子行使プラットフォーム」を利用しています。株主総会での報告事項・決議事項・株主の皆様からの質疑(要旨)については、公正な情報開示を目的として、株主総会終了後に当社ホームページ上に掲載しています。

アカウンタビリティ(説明責任)

当社は、企業・財務情報の適時・的確な開示をコーポレート・ガバナンスの重要事項と認識し、株主・投資家への説明責任を果たすと共に、その声を経営にフィードバックするよう努めています。当社のIR活動の特長は、経営トップが率先してその任に当たっていることで、2015年度においても「将来戦略は社長自らが直接語りかけるべきもの」との信念のもと、四半期ごとの決算説明会の全て、及び国内外での投資家とのミーティングに社長が積極的に出席しました。また当社は、国内外を問わず公平開示に留意しており、四半期ごとの決算発表にあたっては、東京証券取引所のTDnetに和文の決算短信を開示すると同時に、その英訳版、及び和・英文両方の決算説明資料をホームページに掲載し、また同日中に、登録されている海外投資家にこれらの資料をメールで発信

しています。経営戦略や投資計画、市況情報などについても、ホームページを通じて積極的に情報発信を行っています。

当社はコーポレートガバナンス・コードにも謳われている通り、機関投資家との建設的な対話を積極的に行っており、その方針に変更はありません。また、従来から投資家・アナリストとの議論の内容については、定期的に経営へのフィードバックを行っています。今後もフェア・ディスクロージャーにも十分配慮しつつ、より一層、コミュニケーションの質・量を強化していきます。

説明責任の履行は、経営・財務情報のみにとどまりません。全てのステークホルダーに対し、事故などのネガティブな情報であっても速やかに開示する基本姿勢を貫いており、また、定期的に緊急時メディア対応訓練を実施し、迅速かつ適切な情報開示が維持できるような体制強化にも努めています。

今後も様々なステークホルダーとの密接なコミュニケーションを通じて、当社の事業方針・運営に対する信頼の向上に努めていきます。

IR活動実績 2015年度(2015年4月～2016年3月)

活動	回数	内容
アナリスト・機関投資家向け	4回	決算説明会 四半期ごとの説明会
	2回	国内のアナリストを招き開催 社長スモール・ミーティング
海外機関投資家向け	5回	海外ロードショー 北米1回、欧州2回、アジア(香港・シンガポール)2回
	5回	国内カンファレンスに参加(個別ミーティング) 証券会社主催カンファレンス
個人投資家向け	3回	個人投資家向けセミナーへ参加(東京、大阪、名古屋各1回開催) 個人投資家向け会社説明会

IR資料(ホームページ掲載)

資料	和文	英文
決算情報	○	○
適時開示資料(決算短信等)	○	○
決算説明会資料(含むQ&A要旨)	○	○
アニュアルレポート	○	○
有価証券報告書	○	-
四半期報告書	○	-
株主宛事業報告書	○	-*
安全・環境・社会報告書	○	○
インバスターガイドブック	○	○
マーケットデータ	○	○

※「Business Report」として当社の仮訳を掲載

安全運航

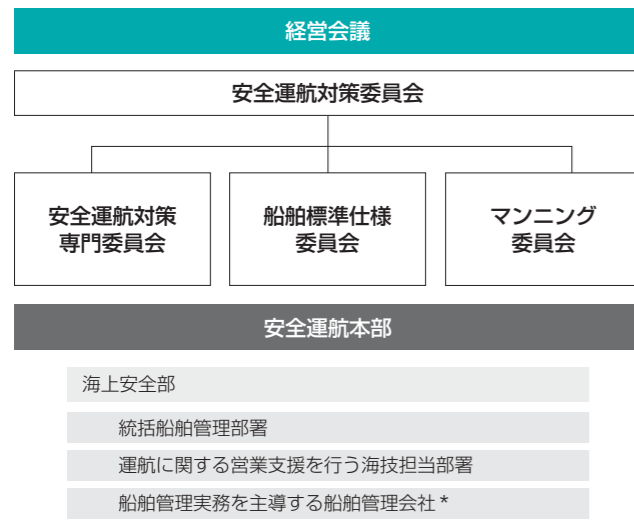
安全運航は、当社の経営の根幹を成す最重要課題です。残念ながら、2015年7月に商船三井フェリーの本船「さんふらわあ だいせつ」が航海中に火災事故を起こし、乗組員1名が犠牲となりました。この反省を踏まえ、今後も「世界最高水準の安全運航」の実現に向けて、重大海難事故防止策の再徹底と、そのための安全運航体制の再整備を進めていきます。

安全運航マネジメント

安全運航管理体制

当社は2015年2月に、安全運航の担当部の組織を改編しました。船種ごとの現場重視の体制は維持しつつ、異なる船種間での情報の集約、水平展開、全社的な安全運航対策への取り組み強化と、全社の安全運航の責任を負うために必要な権限を海上安全部に集中する体制を整備したものです。新体制のもと、世界最高水準の安全運航を目指し、海上・陸上が一体となって安全運航の徹底を図っています。

安全運航を支える組織体制



*エム・オー・エル・シップマネージメント(株)及びエム・オー・エル・エルエヌジー輸送(株)

緊急対応体制

万一の緊急事態、トラブルに備え、的確な対応ができる体制を整えています。

安全運航支援センター(SOSC)

当社の海技者2名(うち1名は船長経験者)が常駐し、ウェザーニューズ社と共同開発した、運航船の動静及び気象モニタリングシステムである「FMS.Safty」を使い、当



安全運航支援センター(SOSC)

社グループ運航船約880隻の動静と、気象・海象を監視し、24時間365日、いつでも本船船長から相談を受けることのできる体制を整えています。海外メディアの情報や、気象情報など、船の航行に関わるあらゆる情報収集を行い、タイムリーに適切な情報発信を行うことにより、重大事故の未然防止に全力で取り組んでいます。

緊急対応訓練

緊急事態が発生した場合に乗組員が迅速かつ適切な対応ができるよう、本船上での火災や浸水、海賊やテロ行為など、様々な事態を想定した緊急対応訓練を、本船航海中に定期的実施しています。また、年に2回、本社においては社長以下関係役員と関係部署、船舶管理会社、本船が協同し、海上保安庁の関係管区海上保安本部の協力も得ながら、重大海難事故緊急対応訓練を実施しています。今回は2015年11月に東京湾でLNG船が外航コンテナ船と衝突し、座礁すると想定。2016年5月には大分県姫島東方沖でVLCCが外航コンテナ船と衝突し、原油が流出するとの想定で緊急対応訓練を実施しました。



本船での緊急対応訓練

今後も定期的に訓練を実施し、万一に備えた緊急対応体制をより強固なものに整備していきます。

安全運航に向けた取り組み

安全運航への取り組みに終わりはありません。既に実施している安全運航強化策の見直し・継続と併せて、近年発生した重大海難事故の再発防止を徹底します。

安全運航実現プロセスの「見える化」

安全性を測るための客観的な指標として、「4ゼロ」をはじめとする以下の数値目標を設定しています。

- ①「4ゼロ」(重大海難事故・油濁による海洋汚染・労災死亡事故・重大貨物事故ゼロ)
- ② LTIF(Lost Time Injury Frequency) *1: 0.25以下
- ③ 運航停止時間 *2: 24.00時間/隻/年以下
- ④ 運航停止事故率 *3: 1.00件/隻/年以下

2015年度は、(1)労災死亡事故の根絶、労災負傷事故の低減、(2)衝突、座洲・座礁事故の根絶、(3)自力航行不能な状態に至る機関などのトラブルの根絶を重点目標として掲げ、取り組みましたが、残念ながら、前述のフェリー事故により「4ゼロ」は未達成となりました。引き続き目標の達成に取り組めます。

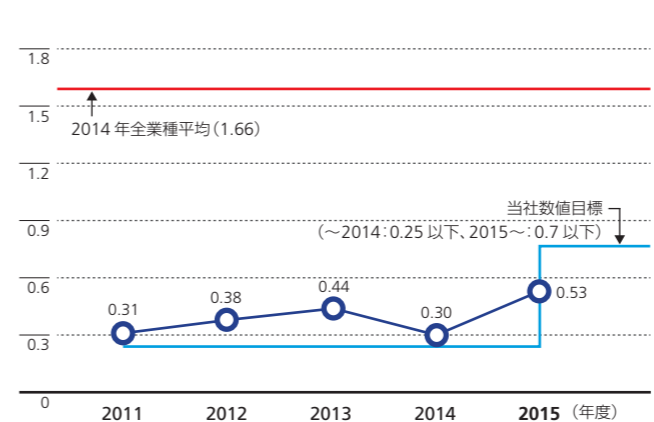
重大事故の再発・未然防止に向けて

基本的事項の反復・周知・実行の徹底とともに、経験した重大事故の風化防止と、チーム力、安全意識・当事者意識、船舶管理品質のさらなる向上を意識した重大事故の再発防止の徹底を図ります。小さな要因(トラブル)が重なって最終的に重大な海難事故へ繋がるエラーの連鎖を断ち切るため、ソフトとハードの両面での継続的な改善を実施し、再発防止に向けた体制整備を進めていきます。

ソフト面では、乗船前訓練での反復指導や、経験の浅い若手層への指導・監督の徹底、陸上での安全体感訓練やBRM訓練 *4などの教育・研修の充実により、乗組員の危険予知能力とチーム力の向上を図っています。また、各運航船から収集した事故・トラブル事例やヒヤリハット *5情報を、動画・写真やイラストを用いて視覚的に訴えることで、乗組員の安全意識向上に努めています。ハード面では、就航船からの不具合や改善点を造船所や機器メーカーへフィードバックし、フェイルセーフの設計思想によるエラーが起こりにくい本船設備導入と、IT化の推進に取り組んでいます。

また、労災死亡事故の根絶は目指すべき究極の目標です。前

LTIF推移



述のフェリー火災事故では乗組員1名が犠牲となりましたが、事故の原因・要因を多角的に分析しハード面の改善に反映すること、重要な事故・トラブル事例を船と陸上側とで「自分の問題」として再発防止策を討議し、立案することなど、より一層事故の未然防止にも取り組んでいきます。

安全運航に向けた連携

当社グループでは自社船が備船かに拘らず、本船や船主、船舶管理会社と安全に関わる様々な情報を共有し、世界最高水準の安全運航実現に向けて、連携して取り組んでいます。各船に人身労災を含む安全運航に関わる情報を「Safety Alert」として都度発信しているほか、「安全運航連絡会」や「安全キャンペーン」など、当社の安全基準に対する理解を深める対話の機会を設け、営業担当部も含めて、安全の向上に向けた意見交換を行っています。

また、当社の安全基準が運航船で理解・実行されているかどうかを確認するための検船を実施し、改善が必要な場合は、本船、船主、船舶管理会社とコミュニケーションをとりながら、是正措置を講じています。事故防止に向けては、他社事例を含めた事故の徹底的な分析を行い、その結果を迅速かつ確実に水平展開する体制を強化し、世界最高水準の安全運航の実現に取り組んでいきます。

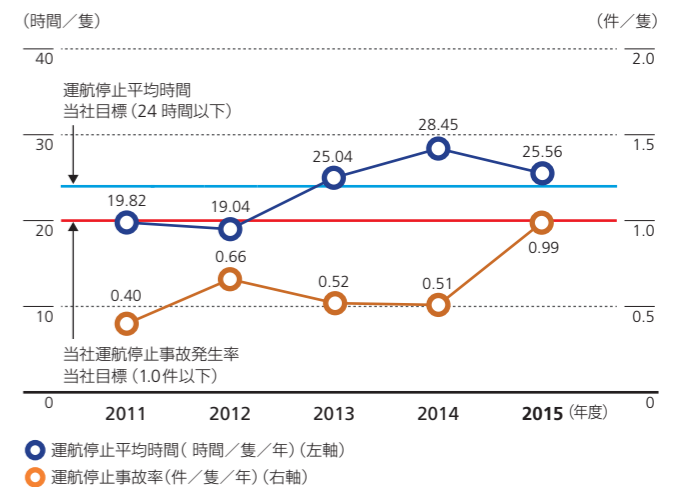
安全運航への取り組みの詳細はこちら
(安全・環境・社会報告書)



ESG IR ミーティング開催

2015年3月、「世界最高水準の安全運航を目指して」と題したミーティングを開催し、多くの機関投資家にお集まりいただきました。当社が過去に海難事故を教訓として取り組みを強化

運航停止事故 平均時間・発生率 推移



してきたハード面、ソフト面での安全対策を解説し、前記のSOSCを見学いただくことで、当社の長期的価値創造についてご理解いただく貴重な機会であったと考えます。

フィリピンで自営商船大学設立を決定

フィリピン人船員は当社運航船乗組員の中核を担っており、運航技術が高度化する中、さらなる活躍が期待されています。安全運航に対する当社の取り組みの集大成として、アジア・太平洋地域で最大級の自営商船大学を設立することにより、良質な船員の確保・育成の強化を図り、「世界最高水準の安全運航」の実現を目指します。

フィリピンの自営商船大学設立の詳細はこちら(安全・環境・社会報告書)



社外からの評価

安全運航(船員教育プログラムに対する評価含む)に関する事項

■ 液化ガス輸送に関する船員研修プログラムがノルウェー船級協会(DNV GL AS)により認証

当社のLNG 船船員研修プログラム、LEG/LPG 船船員研修プログラムが、乗組員の能力標準としてSIGTTO**の提唱するスタンダードを網羅している教育プログラムであるとして、ノルウェー船級協会(DNV GL AS)より認証を取得(LNG 船：2007年、LEG/LPG 船：2016年より採用)しました。

** 国際ガスタンカー運航者及び基地操業者協会の略



■ 船員教育・訓練の管理プログラムがノルウェー船級協会(DNV GL AS)により認証

当社独自の船員教育・訓練の管理プログラムの有効性が認められ、タンカー部門とLNG 船部門において、ノルウェー船級協会(DNV GL AS)より船員の資格要件管理システム「Competence Management System」(CMS)に適合するという認証を取得しました(2012年)。



語句の解説

- *1 100万人・時間当たりの労災事故発生件数。従来は下船を余儀なくされる職場傷病を集計対象としていたが2015年度よりLTIFの基準を厳格化し、下船に至らずとも発生日に軽作業を含む労働に復帰できなかった職務傷病も集計対象に含める。産業界平均(2014年)1.66、水運業1.33、輸送用機械器具製造業0.51(出典：厚生労働省「平成26年労働災害動向調査結果の概況」)
- *2 事故による船舶の年間運航停止時間を1隻当たりで表したものの。
- *3 船舶の運航停止に至る事故の年間発生件数を1隻当たりで表したものの。
- *4 Bridge Resource Management訓練。事故事例を操船シミュレータで再現して対応を体得する。当社独自のプログラムを含む。
- *5 ヒヤリとしたり、ハッとするなど、「あわや事故にならかねない」事故寸前の危険な事例のこと。

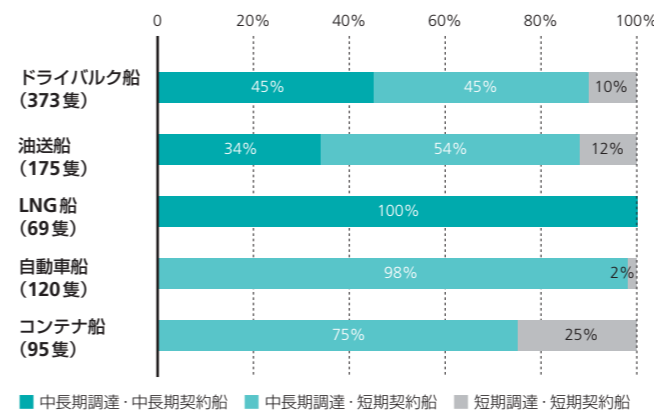
リスク管理

当社は、海運市況変動リスクをはじめとした当社グループを取り巻くリスクを以下のように明確にし、その管理と軽減を図っています。「経営基盤の強化」の一環としてトータルリスクコントロールの再強化を掲げ、リスク総量の「見える化」等を通じて持続性の管理を徹底させます。

海上荷動き・船腹供給・海運各市況の変動リスク

外航海運業の経営には、他セクターと同様、世界景気の循環といったマクロ経済のリスクと産業特有のビジネスリスクがあります。世界各国の経済や貿易構造の変化から、船腹需給や市況、荷動きなど、様々な変動に直面しても、冷静に情報を分析して、より高い利益を獲得する確率を少しでも高め続けることが、ベスト・パフォーマーとなる条件です。当社グループはこうした観点から、資源輸送と製品輸送の両分野で、世界の輸送需要に合った船隊整備を進め、「事業分散によるリスク軽減」と「安定利益の積み上げ」を図りながら、リターンの最大化と持続的な利益成長を追求しています。なお、市況、燃料油価格、為替レート及び金利などの変動リスクについては、市場リスク管理規程に基づき適切に対応しているほか、船舶投資に関わる重要案件は、実行当初より投融資委員会においてリスクの把握、分析及び評価をしています。

船種別調達・契約期間のバリエーション(連結/隻数ベース) (2016年3月末時点)



船種・船型別市況エクスポージャー(連結/隻数ベース) (2016年3月末時点)

	全体隻数	市況エクスポージャー
ケーブサイズ	92	26%
中小型バルカー	143	52%
VLCC	33	18%
プロダクト船	45	78%
LPG 船	9	33%

事業分散によるリスク軽減

「総合海運会社」を標榜する当社グループは2016年3月末時点で、ドライバルク船、油送船、自動車船、LNG 船、コンテナ船など約880隻の船舶を運航し、資源から製品まで様々な種類の貨物を運んでいます。貨物・船型ごとに需給があり、それぞれに市況が形成されていますが、それらの市況には相関関係が高いものがある一方、経済環境によってはマイナスの相関が働いて相互に打ち消し合うものもあります。中長期契約を結ぶことができる船種であるか、当社がどの程度の市況エクスポージャーを持つかも勘案しつつ、最適な事業ポートフォリオを組むことによって、リスクを軽減しながら、より高く安定的なリターンを追求することが可能となります。

中長期契約などによる安定利益の積み上げ

当社は、顧客との長年の信頼関係で築き上げた中長期契約により、安定した将来のキャッシュフローを堅実に積み上げ、市況変動による業績変動リスクの軽減を図っています。

国際海上輸送は拡大基調にありますが、引き続き存在する過剰造船設備に鑑みれば、市場環境の構造的な好転にはなお年月を要すると考えられます。外部環境の変化による影響を受けにくく、安定的な利益を生み出す契約を確保し、長期的視点からそれをさらに拡充することによって、安定利益の積み上げを図る計画です。そのために、安定したキャッシュフローを生む成長分野でのM&Aといった企業戦略も積極的に検討していきたいと考えています。

為替変動リスク

外航海運では、一部に日本の荷主との間で円貨建ての輸送契約があるほかは、海上運賃は米ドル建てが一般的です。当社は費用のドル化に努めていますが、ドル建て収入はなおドル建て費用を上回っており、米ドルに対する円高は当社グループの損益に大きな影響を及ぼします。2016年度連結経常損益に及ぼす為替の影響額は、ドル・円の為替レートが1円変動するごとに、年間で約10億円と試算しています。

金利変動リスク

当社グループでは、運転・設備といった資金需要に対しては、主として社債発行、並びに銀行等金融機関からの借入れなどで対応しています。借入通貨は円貨及びドル貨であり、変動金利で調達している資金については、いずれも金利変動の影響を受けます。2016年3月末時点での有利子負債総額は1兆450億円でしたが、その約6割に相当する借入れ元本に対し金利を固

下線の用語については、p18をご参照ください。

定化しており、その結果、円・ドルともに金利が1%上昇した場合の通期連結経常損益に与える影響を、約30億円の範囲内に留めています。リーマンショック以降の超低金利のメリットを享受しながらも将来の金利上昇リスクを軽減すべく、変動／固定金利のバランスに配慮しながら、金融情勢の変化に機敏に対応し、金利スワップなどにより変動／固定比率を機動的に調整していきます。

船舶燃料油価格変動リスク

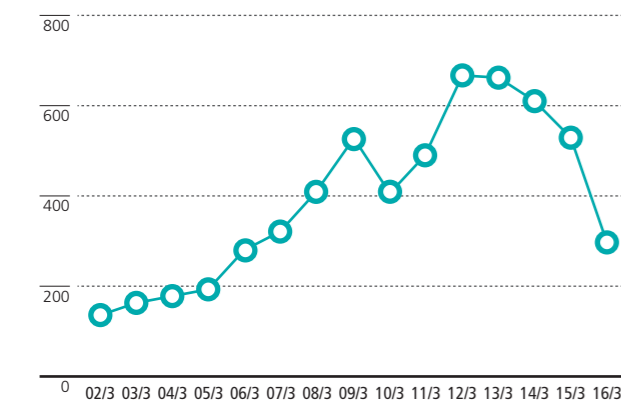
船舶燃料油の市場価格は概ね原油価格に連動していますが、燃料油価格の上昇は当社グループの損益に悪影響を及ぼします。当社グループが運航する約880隻全船で、年間約5.5百万トンの燃料を消費しますが、そのおよそ6割についてのリスクは顧客へ転嫁されています。従って、年間平均燃料油価格がトン当たり1米ドル上昇した場合、その影響は年間最大約1.7億円(ヘッジ対策実施後)と試算しています。

また、燃料油に関しては、船舶に起因する硫黄酸化物削減のためのより厳しい規制が、早ければ2020年に導入されます。導入後は硫黄分0.5%の低硫黄燃料油を全海域で使用する必要があり、燃料油コストに影響を与える可能性があります。この場合、当社は時間をかけて運賃等への転嫁を図っていきます。

為替／金利／燃料油価格変動の収支への影響額

為替(¥/US\$)	1円の円高で約10億円の利益減少
金利(%)	円・米ドルともに1%の金利上昇で約30億円の利益減少
燃料油価格(US\$/MT)	1米ドル上昇で約1.7億円の利益減少

平均燃料油価格(消費単価) (単位: US\$/MT)



船舶の運航リスク

当社グループ全体で運航する約880隻の船舶が、洋上で不慮の事故に遭遇するリスクから目を背けることはできません。当社は事故を未然に防止するために、安全基準の設定、安全管理体制の徹底、船員教育訓練システムの充実、安全運航支援組織の設営など、多岐に渡る取り組みを行っています。

また万が一、当社船舶の衝突・沈没・火災、その他の海難事故により、当社及び第三者に損害が発生した場合でも、当社業績に重大な影響を及ぼすことのないように、十分な保険填補が受けられるように手配しています。

グループ会社の事業運営リスク

当社ではグループ会社全てに適用するグループ企業理念に基づき、各グループ会社で諸規程を定めています。また、グループ会社経営管理規程に基づき、当社はグループ各社から適時必要な報告を受け、経営状態及び事業リスクを適切に把握した上で、重要経営事項については株主である当社の承認を得て実行するようグループ会社に求めています。

自然災害に関するリスク

地震等の災害や感染症の流行(以下「災害等」)により、当社の運航船・事業所・設備や社員に被害が発生し、事業活動に支障が生じる可能性があります。

当社では災害等に際して運航船と役職員の安全を最優先に確保し、事業の中核である「海上運送サービス」の提供継続と、万が一それが中断した場合に早期復旧を図ることを目的に、事業継続計画(BCP)を策定しています。この事業継続計画では、船舶の安全運航維持に関わる業務、運送契約・傭船契約の履行、財務手当て、要員確保等の実施に向けて対応組織・権限等を整備し、具体的な実施手順をマニュアル化しています。また、以前から災害等を想定した本社・社外での訓練等を定期的に実施し、そこで明確になった課題に対処することで、より実効性を高めています。しかし、これによっても災害等による被害を完全に回避できるわけではなく、被害発生時に当社業績は影響を受けることがあります。

企業の社会的責任(CSR)

商船三井の考えるCSR

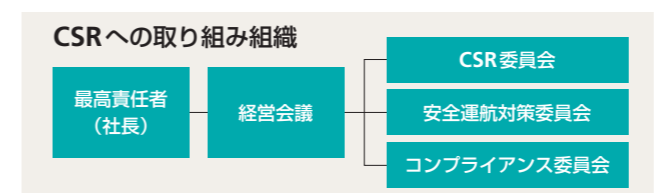
CSRとは、企業が、法令・社会倫理、安全・環境、人権などに十分配慮した経営を行い、企業を取り巻く株主・顧客・取引先・従業員・地域社会などのステークホルダーからの支持・信頼を得ながら、社会と共に持続的かつ相乗的に発展していくことであると、当社は考えます。

これに取り組むため、当社は「経営会議」の下部機関である3つの委員会が中心となって、CSRに関する方針・対策を審議しています。

商船三井グループのCSR全般に関する取り組みや方針については「CSR委員会」において審議され、中長期及び単年度ごとの目標設定や定期的なレビューも実施しています。

「安全運航対策委員会」においては、当社及び当社グループの運航船の安全運航の確保・徹底に関する基本方針や対策、「コンプライアンス委員会」においては、コンプライアンス体制の整備や違反についての処置、個人情報保護管理体制の整備に関する方針や対策が審議されます。

なお、持続的成長をより確実なものとするため、商船三井グループの社員が永続的に継承していく価値観として、「MOL CHART」を2015年に制定しています(「MOL CHART」に関しては、4ページ見開き(表紙裏)の左側「長期ビジョン 世界の海運をリードする強くしなやかな商船三井グループを目指す」をご覧ください)。



国連グローバル・コンパクトへの参加

CSR活動の対象は広く、その取り組み内容や優先度は、事業を取り巻く環境や世界情勢、展開する地域によって変化しています。グローバルに事業展開する当社グループにとって「グループ企業理念の具現化」と併せ、世界の様々なステークホルダーと良好な関係を構築し、「社会の持続的成長の具現化」に貢献していくことは、必要不可欠な取り組みです。この取り組み実現に向け、世界の枠組みに寄与すべく、国連が提唱するグローバル・コンパクトに日本の船会社として初めて2005年に参加しました。以来、当社役員が守るべき規範を定めた「行動基準」と共通の理念を持つ、グローバル・コンパクトの4分野10原則の支持・実践に努めています。

グローバル・コンパクトの10原則

人権	原則1: 人権擁護の支持と尊重 原則2: 人権侵害への非加担
労働	原則3: 結社の自由と団体交渉権の承認 原則4: 強制労働の排除 原則5: 児童労働の実効的な廃止 原則6: 雇用と職業の差別撤廃
環境	原則7: 環境問題の予防的アプローチ 原則8: 環境に対する責任のイニシアティブ 原則9: 環境にやさしい技術の開発と普及
腐敗防止	原則10: 強要や賄賂を含むあらゆる形態の腐敗防止の取り組み

商船三井グループ調達基本方針

当社グループの調達活動に関するCSR取り組み方針を明文化するため、2012年に「商船三井グループ調達基本方針」を定めました。取引先の理解と協力を得ながら、サプライチェーンにおける法令・社会規範の遵守、環境保全への配慮、安全性追求、公正取引と信頼構築に取り組むことで、共に持続可能な社会の実現に貢献していくことを目指します。

商船三井グループ調達基本方針

当社グループでは、次の基本方針に則って商品・サービスの調達を行います。

1. 法令及び社会規範を遵守するとともに、環境保全に十分配慮します。
2. 調達する商品・サービス、及び調達取引の実行において、安全性を追求します。
3. 公正な取引を行い、信頼関係の構築に努めます。

上記方針をお取引先にご理解頂くよう努め、共に持続可能な社会の実現に貢献することを目指します。

中期のCSR取り組み目標

1. 安全運航を徹底し、安全・安心・安定的な高品質サービスの提供
2. コンプライアンス徹底に向けた取り組みの深化
3. コーポレート・ガバナンスへの取り組み強化
4. グループ総合力強化に向けた人材育成とダイバーシティの推進
5. 社会的課題解決と、環境先進企業としての環境対応の更なる前進
6. サステナビリティ情報の積極的な開示
7. 当社事業に関連した社会貢献活動の推進

CSRの詳細はこちら
(安全・環境・社会報告書)



ダイバーシティの推進

グローバルに事業を展開している当社グループでは、多国籍な社員・船員を約20,000人雇用しています。

ダイバーシティ経営によって企業総合力を高めるため、女性も含め多国籍で多様な人材一人ひとりが能力を発揮して活躍できる環境整備を進めています。

環境への取り組み

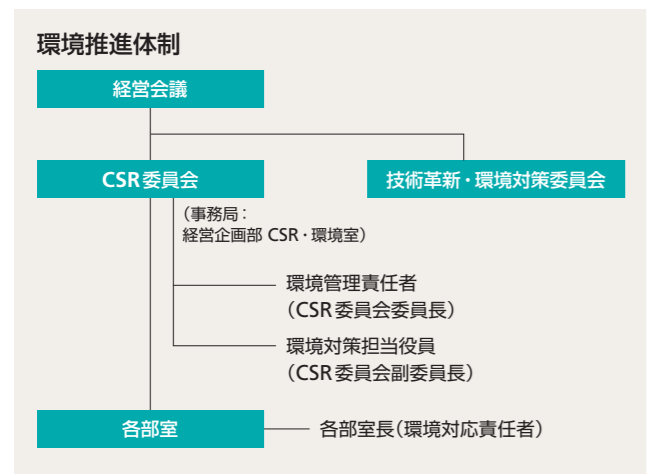
環境における重要課題

当社は2014年3月に、優先して対応すべき環境に関する重要課題を特定し、現在その解決に積極的に取り組んでいます。重要課題特定にあたっては、環境問題を巡る国際的な情勢を考慮すると共に、顧客、投資家をはじめとしたステークホルダーの意見なども参考としながら社内での分析を進めました。最終的にCSR委員会の審議を経て、環境について以下5つの重要課題が特定されました。

- ① 環境規制への対応
- ② 環境負荷低減技術の活用
- ③ 環境データの開示
- ④ 安全運航の徹底
- ⑤ 生物多様性保護への貢献

環境取り組み体制

当社では、環境方針に沿って、環境への取り組みを確実に推進するために、社長の最高意思決定のもと、経営会議に直結する下部組織であるCSR委員会が環境に関わる各施策の立案・推進を担っています。同委員会で、当社の環境に関するリスクと機会を評価した上で、当社グループの環境経営における重要課題を特定します。その上で、環境取り組み目標を策定し、環境に配慮した事業活動の実現に努めています。



環境マネジメントシステム

当社の事業における、環境リスクや機会を適切に把握・管理するため、2001年4月より環境マネジメントシステム「MOL EMS21」を構築し、継続的な改善活動を実施しています。MOL EMS21では、毎年CSR・環境室による内部監査を実施し、CSR委員会において、環境管理責任者である委員長が、内部監査の結果報告を受け、本システムが有効に機能していることを確認しています。

また、環境マネジメントが適切に機能している事を確認するために、2003年より、外部の第三者監査機関DNV GL ビジネス・アシアランス・ジャパン株式会社により、年1回の定期監査と3年に1回の更新監査が実施され、環境マネジメントシステムの国際規格であるISO14001認証を取得しています。なお、2015年度の監査の結果、不適合がないことを確認しました。

グループ環境目標制度

国内外の主要グループ会社を対象とする「グループ環境目標制度」を導入しています。自社の事業活動に伴う環境負荷について、一定のガイドラインのもとで毎年度各社が中期環境目標に沿った環境目標を設定し、その達成に向けたアクションプランを策定します。それと共に、各社の環境負荷データ(燃料消費量、電力、紙、ゴミなど)を集計しています。

(対象会社数：国内52社、海外20社)

ダイバーシティ等の詳細はこちら
(安全・環境・社会報告書)



環境への取り組みの詳細はこちら
(安全・環境・社会報告書)



環境規制

IMO(International Maritime Organization)等における環境規制スケジュール

規制	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025
地球温暖化防止	GHG(温室効果ガス) 排出規制					Phase 1	
	EEDI*1					Phase 2	
	SEEMP*2					Phase 3	
	(参考)GHGの更なる排出量削減に向け、実燃費を監視・報告・認証する制度(MRV)、経済的手法(MBM)導入への検討が進んでいる						
大気汚染防止	Nox 排出規制 *3		一般海域		2次規制		
	ECA *4		一般海域		2次規制 3次規制		
	Sox 排出規制 *5		一般海域		硫黄分3.5%		
	ECA		一般海域		硫黄分0.1%		
海洋環境保全	バラスト水管理条約 *7		一般海域		(2004年採択：未発効) 義務化の見込み		
	USCG 規制 *8		一般海域		(2012年施行) 義務化		
	船舶付着による有害水生生物の移動の最小化 *9		一般海域		(2011年ガイドライン採択)		
	シップリサイクル条約 *10		一般海域		(2009年採択：未発効、発効時期未定)		

(*1) EEDIとは、Energy Efficiency Design Index(エネルギー効率設計指標)の略。新造船設計時の理論上のCO₂排出量指数(g/ton-mile)。各PhaseのEEDI削減率目標は次の通り：Phase 0 = 0%、Phase 1 = 最大10%、Phase 2 = 最大20% (対象：新造船)
 (*2) SEEMPとは、Ship Energy Efficiency Management Plan(船舶エネルギー効率管理計画)の略。個船ごとに最も適した運航手法を選択し、その実施計画について文書化して船上に備えることが義務化されている(対象：新造船・既存船)。
 (*3) 排ガス中の窒素酸化物(NO_x)の排出規制。1次規制では2000~2010年起工船、2次規制では2011年以降起工船、3次規制では2016年以降起工船が規制対象。
 (*4) Emission Control Area(排出規制海域)。現在ECAに指定されているのは次の3海域：①米・加沿岸200海里海域(NO_xおよびSO_x)、②米国カリブ海海域(NO_xおよびSO_x)、③バルト海および北海海域(SO_xのみ)
 (*5) 燃料油に含まれる硫黄分(SO_x)の規制(対象：新造船・既存船)。
 (*6) 2020年からの適用が困難な場合は2025年1月1日から適用。
 (*7) 船舶のバラスト水を介して生物や一部病原菌が越境移動することを防止する条約。発効要件を充足した日から12カ月後に発効することになっており、

2017年中の発効の可能性が高まっている。発効後はバラスト水処理装置設置が義務付けられる(対象：新造船・[一定の猶予期間後]既存船)。
 ■発効要件：批准国数30カ国以上かつ、批准国の合計船腹量(G/T)が世界の35%以上(2016年5月現在：批准国数50カ国、合計船腹量34.81%)
 (*8) 米国沿岸警備隊(USCG)による地域規制。
 (*9) 船舶の没水部に付着して越境移動する水生生物を最小化する為のガイドライン。船体を生物付着のないクリーンな状態に保つ為の防汚システムを本船に設置すること等を推奨している。ガイドラインのレビュー期間中は、自主的な取り組み。
 (*10) 船舶のリサイクルにおける労働災害や、環境汚染を最小限にする為の条約。船舶やリサイクル施設、リサイクル時の手続きなどについて規定したもので、船舶に対しては存在する有害物質等の一覧表(インベントリリスト)の作成・備置・更新が義務付けられる。発効要件を満たした24カ月後に発効。
 ■発効要件：批准国数15カ国以上、かつ批准国の合計船腹量(G/T)が世界の40%以上、かつ批准国の年間解撤量が批准国船腹量の3%以上(2016年3月現在：批准国3国)

環境投資額とCO₂・コスト削減効果

環境投資額	2014年度実績	2015年度実績
環境関連研究開発活動	7	3
既存環境技術の活用・展開	21	9
環境規制への対応	5	22
燃料節減運航への取り組み	9	10
グループ会社の取り組み	2	3
合計	43	46

環境対策によるCO₂・コスト削減効果

(年度)	2013	2014	2015
CO ₂ 排出削減量(千トン)	279	348	303
コスト削減額(億円)	55	55	31

📖 下線の用語については、p18をご参照ください。

社外からの評価

環境に関する事項

■ ISO14001の認証

2001年4月に当社独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS21」の運用を開始し、環境マネジメントシステムの国際規格であるISO14001の認証を取得(2003年より採用)。



■ ISO50001の認証

エネルギーマネジメントシステムであるISO50001並びに環境マネジメントシステムISO14001の認証を取得(エム・オー・

エル・シップマネージメント(株)、MOL Ship management (Singapore) Pte, Ltd., MOL Ship Management (Hong Kong) Company Ltd. Magsaysay MOL Ship Management, Inc.の4社)。

■ 「気候変動情報開示先進企業」に選定

国際NGO団体であるCDPが実施する気候変動情報開示調査において、気候変動に関する情報を確実に開示しているとして、気候変動情報開示先進企業(CDLI)に2年連続、3回目の選定となりました。



社会貢献活動

当社は社会と共に持続的に成長することを目指す企業として、世界的ネットワークを有する海運会社ならではの活動に積極的に取り組んでいます。また、社員自身が参加する活動にも力を入れています。

- 例 ▽ザンビアへ中古子供靴を輸送・中古コンテナを無償提供
- ▽客船「にっぽん丸」船上で岩手県宮古市長と若者の対話会を開催
- ▽食糧問題を考えるチャリティイベントを社員食堂で実施、など

社会貢献活動の詳細はこちら
(安全・環境・社会報告書)



社外からの評価

CSR全般(SRI: 社会的責任投資の評価を含む)に関する事項

■ Dow Jones Sustainability IndicesによるCSR格付け

長期にわたり持続的な成長を期待される企業として、環境対策、社会性、IR活動が高く評価され、Dow Jones Sustainability Indices (DJSI) に組み入れられる(2003年より採用)。



■ FTSE4Good IndexによるCSR格付け

ロンドン証券取引所のグループであるFTSE社の代表的指標の一つ、社会的責任投資指数「FTSE4Good Index」に組み入れられる(2003年より採用)。



■ モーニングスター社会的責任投資株価指数(MS-SRI)

社会性に優れた企業として、モーニングスター(株)の社会的責任投資株価指数である「MS-SRI」に組み入れられる(2003年より採用)。



■ SMBCサステナビリティ評価融資

ESG側面の網羅性に優れた情報開示とサステナビリティへの取り組みが評価され、(株)三井住友銀行の「SMBCサステナビリティ評価融資」において最上位評価を取得(2016年)。



■ SMBCなでしこ融資

女性がさらに活躍できる職場づくりを目指す取り組みにより、「女性活躍が期待できるグロース企業」と評価され、(株)三井住友銀行の「SMBCなでしこ融資」に海運業界としては初めて認定(2016年)。